

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2007/0099(COD) Procédure terminée
Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte	
Abrogation Directive 2006/94/EC Modification	2004/0017(COD) 2017/0123(COD)
Sujet	
3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE GROSCH Mathieu	19/01/2009
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE GROSCH Mathieu	13/07/2007
	Commission pour avis précédente		
	JURI Affaires juridiques	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		24/09/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2877	12/06/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2861	07/04/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
24/09/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
29/11/2007	Débat au Conseil	2835	
22/01/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
12/02/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0038/2008	
07/04/2008	Débat au Conseil	2861	Résumé
20/05/2008	Débat en plénière		
21/05/2008	Résultat du vote au parlement		

21/05/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0218/2008	Résumé
15/01/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
31/03/2009	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
22/04/2009	Débat en plénière		
23/04/2009	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0277/2009	Résumé
24/09/2009	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
21/10/2009	Signature de l'acte final		
21/10/2009	Fin de la procédure au Parlement		
14/11/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2007/0099(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 2006/94/EC 2004/0017(COD) Modification 2017/0123(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/71863

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2007)0265	23/05/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)0635	23/05/2007	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2007)0636	23/05/2007	EC	
Projet de rapport de la commission	PE396.395	05/11/2007	EP	
Amendements déposés en commission	PE398.390	08/01/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0038/2008	12/02/2008	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0489/2008	12/03/2008	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0218/2008	21/05/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2008)3593/2	12/06/2008	EC	
Position du Conseil	11788/1/2008	09/01/2009	CSL	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	00109/2009	09/01/2009	CSL	
Communication de la Commission sur la position	COM(2008)0673	12/01/2009	EC	Résumé

du Conseil					
Projet de rapport de la commission		PE418.415	29/01/2009	EP	
Amendements déposés en commission		PE420.083	26/02/2009	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0211/2009	02/04/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0277/2009	23/04/2009	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2009)0305	23/06/2009	EC	Résumé
Projet d'acte final		03658/2009/LEX	21/10/2009	CSL	
Document de suivi		COM(2014)0222	14/04/2014	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2016)0350	31/10/2016	EC	
Document de suivi		SWD(2016)0351	31/10/2016	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2009/1072](#)
[JO L 300 14.11.2009, p. 0072](#) Résumé

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

OBJECTIF : établir des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la Commission a adopté un paquet législatif adopté comprenant trois propositions de règlement qui visent à moderniser et à simplifier les règles sur l'accès à la profession et au marché du transport routier de marchandises et de passagers en vue de réduire les distorsions de concurrence et d'améliorer le respect par les transporteurs des règles en matière sociale et de sécurité routière (voir également [COD/2007/0097](#) et [COD/2007/0098](#)).

La présente proposition réunit et fusionne les deux règlements relatifs à l'accès au marché des transports routiers et la première directive du Conseil exemptant d'autorisation certains transports. Elle affine les dispositions en vigueur et les complète sur certains points pour renforcer la cohérence générale et en garantir une application efficace. Sur le fond, les modifications qu'elle apporte sont les suivantes:

- définition simple, précise et facile à faire appliquer de la notion de «cabotage» prévoyant jusqu'à trois opérations de transport consécutives à un trajet international dans un délai de sept jours et l'obligation, pour le titulaire, de conserver dans les véhicules des documents tels que les lettres de voiture indiquant la date et le lieu des arrivées et du départ;
- présentation simplifiée et normalisée de la licence communautaire, des copies conformes et de l'attestation de conducteur afin de réduire la charge administrative et les retards, notamment lors des contrôles en bord de route;
- renforcement des dispositions en vigueur obligeant un État membre à prendre des mesures, à la demande d'un autre État membre, lorsqu'un transporteur auquel il a délivré une licence communautaire commet une infraction dans l'État membre d'établissement ou dans un autre État membre. Ces mesures devraient comprendre au minimum un avertissement. Des procédures de communication renforcées entre les États membres sont mises en place à l'aide des points de contact établis conformément au nouveau règlement sur l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

En adoptant le rapport de M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

- les députés souhaitent clarifier que le règlement s'applique aux transports de cabotage. Ils précisent en outre que le règlement ne s'applique pas aux transports et aux déplacements à vide suivants effectués en relation avec ces transports puisqu'ils sont exclus du régime de la licence communautaire ;
- la définition de transports de cabotage, à savoir « des opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil », doit faire référence aux conditions du chapitre III sur le cabotage, pour éviter que d'autres interprétations de l'expression « transport temporaire » soient utilisées. Le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné selon les conditions définies par la directive 92/106/CEE ne devrait pas entrer dans la définition du cabotage ;
- les députés ont supprimé une disposition prévoyant de définir comme « infraction grave ou infractions mineures et répétées à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers », des infractions conduisant à une perte d'honorabilité ;
- la définition de « trafic tiers » a été introduite, à savoir des opérations de transport international par un transporteur, effectuées entre deux États membres d'accueil, différents de l'État de résidence de ce transporteur. Lorsque le trafic tiers entre deux États membres est effectué sur une base régulière, continue et/ou systématique par un transporteur de marchandises, un des États membres d'accueil doit pouvoir demander l'application des conditions de travail et d'emploi applicables à ses transporteurs nationaux ;
- selon les députés, le cabotage doit être autorisé dès le premier déchargement même partiel au cours d'un transport international. De plus, les transports de cabotage pourront également être effectués dans un État membre dans lequel le véhicule doit transiter après le déchargement dans l'État membre de délivrance au cours d'une opération de transport international, à condition que le chemin le plus court de retour transite par cet État membre et s'accomplisse dans un délai de 7 jours à partir du déchargement effectué dans le pays de délivrance ;
- un nouvel article précise que les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage seront supprimées progressivement. Deux ans après l'entrée en vigueur du règlement, le nombre des opérations de cabotage visé au règlement devra être porté à sept. Le 1^{er} janvier 2014, toutes les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage seront supprimées ;
- il faut éviter que les États membres demandent des preuves spécifiques pour diminuer la bureaucratie inutile. Dans ce contexte, les députés ont introduit une nouvelle disposition stipulant que les États membres ne doivent pas demander de document spécifique supplémentaire ou de documents faisant double emploi pour prouver que les conditions prévues au règlement sont remplies. Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, la Commission établira, en suivant la procédure de réglementation avec contrôle, un modèle unique et harmonisé de lettre de voiture valable dans toute l'Union européenne pour le transport international, pour le transport national et pour le transport de cabotage. Les États membres et la Commission doivent s'engager à ce que les dispositions d'autres conventions avec des pays tiers soient alignées sur celles du règlement ;
- un État membre devrait pouvoir autoriser les transporteurs de transport de marchandise d'un ou plusieurs autres États membres voisins à procéder à un nombre de transports de cabotage illimité ou supérieur à celui visé par le règlement sur son territoire, et dans un délai pour le dernier déchargement illimité ou supérieur à celui prévu par le règlement. Les autorisations accordées avant l'entrée en vigueur du règlement resteront d'application. Les États membres devront informer la Commission sur les autorisations existantes et les autorisations qu'ils accordent après l'entrée en vigueur du règlement ;
- le considérant 13 explique que la directive sur le détachement s'applique pour les opérations de cabotage. Les députés estiment que ceci devrait être reflété dans les articles également ;
- les infractions mineures ne devraient pas être couvertes par le règlement tant qu'elles sont interprétées et traitées de manière différente dans les États membres. Dans un souci d'efficacité, les députés jugent nécessaire de prévoir explicitement la possibilité d'amendes parmi les possibilités de sanctions. Ces sanctions doivent être déterminées après qu'une décision définitive a été arrêtée et après que toutes les voies juridiques de recours ouvertes au transporteur ont été épuisées. Quand une infraction grave a été constatée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement doivent décider quelle sanction doit être infligée au transporteur concerné. Cette sanction peut aller d'un avertissement au retrait temporaire ou permanent de la licence communautaire ;
- la décision sur le retrait temporaire de tout document (licence communautaire, attestation du conducteur, copie conforme) devra mentionner obligatoirement: a) la durée du retrait temporaire; b) les conditions régissant la suspension du retrait temporaire; c) les cas dans lesquels la licence communautaire doit être retirée de manière permanente, parce que les conditions définies en vertu du point b) n'ont pas été remplies au cours de la durée définie en vertu du point a) ;
- il importe que les données destinées à être stockées dans les bases de données des registres électroniques nationaux soient obtenues après la prise de décisions définitives. Seules les infractions graves à la législation communautaire doivent être consignées dans les registres nationaux ;
- enfin, le règlement devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

Le Conseil a mené un débat public d'orientation sur trois propositions législatives qui visent à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions législatives concernant les transporteurs routiers et l'accès aux marchés du transport par route (voir également [COD/2007/0097](#) et [COD/2007/0098](#)).

Les ministres ont été invités à approuver, sur le plan des principes, les grandes lignes du compromis global de la présidence relatif aux éléments essentiels de deux des trois propositions susmentionnées.

Le Conseil a largement approuvé le compromis de la présidence, estimant qu'il constitue une bonne base pour les travaux futurs sur ces propositions, et il a invité le Coreper à poursuivre l'examen des questions restées en suspens dans le but de dégager un accord politique sur toutes ces propositions lors du Conseil "Transports, télécommunications et énergie" de juin 2008. Le compromis de la présidence met en particulier l'accent sur deux questions principales, à savoir le cabotage et les registres électroniques nationaux.

Toutes les délégations se sont déclarées favorables, quant à son principe, à la proposition de la Commission relative à l'accès au marché du transport international de marchandises par route. À la suite des travaux menés par au sein du Conseil, certaines dispositions de la

proposition ont été adaptées dans le but de dégager un consensus sur un maximum de points du projet de règlement. Ces modifications concernent notamment le champ d'application et les définitions, la présentation de la licence communautaire, des copies certifiées conformes et des attestations de conducteur, l'assistance mutuelle et les sanctions, ainsi qu'une liste d'éléments de sécurité visant à éviter les risques de manipulation et de falsification de la licence communautaire et de l'attestation de conducteur.

La majorité des délégations a approuvé le compromis de la présidence relatif au cabotage. Ce compromis suit la proposition de la Commission, qui permet d'effectuer jusqu'à trois opérations de transport consécutives à un trajet international, dans un délai de sept jours. En outre, la Commission sera invitée à évaluer, dans un rapport, si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (par exemple, le contrôle de l'application et la fiscalité) permettent de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage.

Plusieurs délégations ont par ailleurs demandé que soit examinée la possibilité d'insérer dans le texte des dispositions permettant d'effectuer des transports de cabotage supplémentaires lors du voyage de retour si le transporteur emprunte l'itinéraire le plus court.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

Le Parlement européen a adopté par 494 voix pour, 133 voix contre et 46 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Mathieu GROSCH (PPE-DE, BE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont les suivants:

- les députés souhaitent clarifier que le règlement s'applique aux transports de cabotage. Ils précisent en outre que le règlement ne s'applique pas aux transports et aux déplacements à vide suivants effectués en relation avec ces transports puisqu'ils sont exclus du régime de la licence communautaire;

- la définition de transports de cabotage, à savoir « des opérations de transport national pour compte d'autrui assurées à titre temporaire dans un État membre d'accueil », doit faire référence aux conditions du chapitre III sur le cabotage, pour éviter que d'autres interprétations de l'expression « transport temporaire » soient utilisées. Le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné selon les conditions définies par la directive 92/106/CEE ne devrait pas entrer dans la définition du cabotage ;

- les députés estiment que les infractions mineures ne devraient pas être couvertes par des nouvelles propositions de la Commission tant qu'elles sont interprétées et traitées de manière différente dans les États membres;

- la définition de « trafic tiers » a été introduite, à savoir des opérations de transport international par un transporteur, effectuées entre deux États membres d'accueil, dont aucun n'est l'État de résidence de ce transporteur. Lorsque le trafic tiers entre deux États membres est effectué sur une base régulière, continue et/ou systématique par un transporteur de marchandises, un des États membres d'accueil doit pouvoir demander l'application des conditions de travail et d'emploi applicables à ses transporteurs nationaux ;

- selon les députés, le cabotage doit être autorisé dès le premier déchargement même partiel au cours d'un transport international. De plus, les transports de cabotage pourront également être effectués dans un État membre dans lequel le véhicule doit transiter après le déchargement dans l'État membre de délivrance au cours d'une opération de transport international, à condition que le chemin le plus court de retour transite par cet État membre et s'accomplisse dans un délai de 7 jours à partir du déchargement effectué dans le pays de délivrance ;

- un nouvel article précise que les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage devront être supprimées progressivement. Deux ans après l'entrée en vigueur du règlement, le nombre des opérations de cabotage visé au règlement devrait être porté à sept. Le 1^{er} janvier 2014, toutes les restrictions concernant le nombre et la durée des opérations de cabotage devraient être supprimées ;

- les députés ont introduit une nouvelle disposition stipulant que les États membres ne doivent pas demander de document spécifique supplémentaire ou de documents faisant double emploi pour prouver que les conditions prévues au règlement sont remplies. Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, la Commission devra établir, en suivant la procédure de réglementation avec contrôle, un modèle unique et harmonisé de lettre de voiture valable dans toute l'Union européenne pour le transport international, pour le transport national et pour le transport de cabotage. Les États membres et la Commission doivent s'engager à ce que les dispositions d'autres conventions avec des pays tiers soient alignées sur celles du règlement ;

- un État membre devrait pouvoir autoriser les transporteurs de transport de marchandise d'un ou plusieurs autres États membres voisins à procéder à un nombre de transports de cabotage illimité ou supérieur à celui visé par le règlement sur son territoire, et dans un délai pour le dernier déchargement illimité ou supérieur à celui prévu par le règlement. Les autorisations accordées avant l'entrée en vigueur du règlement resteront d'application. Les États membres devront informer la Commission sur les autorisations existantes et les autorisations qu'ils accordent après l'entrée en vigueur du règlement ;

- dans un souci d'efficacité, les députés jugent nécessaire de prévoir explicitement la possibilité d'amendes parmi les possibilités de sanctions. Ces sanctions doivent être déterminées après qu'une décision définitive a été arrêtée et après que toutes les voies juridiques de recours ouvertes au transporteur ont été épuisées. Quand une infraction grave a été constatée, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement doivent décider quelle sanction doit être infligée au transporteur concerné. Cette sanction peut aller d'un avertissement au retrait temporaire ou permanent de la licence communautaire ;

- la décision sur le retrait temporaire de tout document (licence communautaire, attestation du conducteur, copie conforme) devrait mentionner obligatoirement: a) la durée du retrait temporaire; b) les conditions régissant la suspension du retrait temporaire; c) les cas dans lesquels la licence communautaire doit être retirée de manière permanente, parce que les conditions définies en vertu du point b) n'ont pas été remplies au cours de la durée définie en vertu du point a) ;

- enfin, le règlement devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2009.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, tient largement compte de la proposition de la Commission. Dans un grand nombre de cas, les amendements proposés par le Parlement européen ont été inclus quant au fond, partiellement ou intégralement, dans la position commune.

Les principales questions clés sont les suivantes :

Licence communautaire et attestation de conducteur : la proposition de la Commission prévoit que la licence communautaire sera délivrée pour une durée de 5 ans renouvelable. La position commune porte la validité de la licence communautaire renouvelable à 10 ans au maximum, introduit la procédure de réglementation avec contrôle (procédure de comité) pour procéder aux adaptations futures nécessaires de la validité de la licence communautaire et modifie en conséquence les dispositions relatives à la vérification des conditions de délivrance et de renouvellement de la licence.

En ce qui concerne l'obligation de consigner le numéro de série de l'attestation de conducteur dans le registre électronique national, la position commune s'écarte de la proposition de la Commission et rend cette disposition facultative.

Afin d'éviter d'éventuelles falsifications de ces documents, le Conseil a décidé de modifier les annexes I et II afin d'y ajouter une série d'éléments de sécurité, dont deux au moins doivent être utilisés lors de l'établissement desdits documents. Le Parlement européen a décidé de souscrire à l'approche de la Commission et n'a pas adopté d'amendements concernant ce point.

Cabotage : en vue d'éviter des déplacements à vide sur les routes communautaires, la position commune introduit une disposition autorisant les transporteurs à effectuer des transports de cabotage dans les États membres de transit. Ces cabotages seront limités à un transport par État membre traversé, dans un délai de trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre. Le nombre total de transports autorisés est néanmoins toujours limité à trois, dans un délai de sept jours.

Le Conseil a également réintroduit certaines dispositions de sauvegarde actuellement en vigueur qui permettent aux États membres, après approbation de la Commission, d'introduire des mesures de protection en cas de perturbation grave du marché national des transports routiers dans une zone géographique due au cabotage. La position commune oblige en outre la Commission à évaluer dans un futur rapport si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de certaines règles (notamment le contrôle de l'application et les redevances pour l'utilisation des infrastructures routières) permettent de poursuivre l'ouverture des marchés nationaux des transports, y compris de cabotage.

Le Parlement européen a accepté la proposition de la Commission d'autoriser trois opérations de cabotage consécutives dans un délai de sept jours. Contrairement à l'approche adoptée par le Conseil et par la Commission, le Parlement européen a voté en faveur de la libéralisation totale des opérations de cabotage à partir du 1er janvier 2014.

Coopération entre États membres : s'alignant sur la proposition de la Commission, la position commune oblige les États membres à échanger des informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux. Les États membres seront tenus de consigner dans leur registre national des entreprises de transport routier toutes les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports ayant donné lieu à une sanction. En outre, les États membres devront consigner dans leur registre national, les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou des copies certifiées conformes. Ces inscriptions au registre seront conservées dans la base de données pendant deux ans. Le Parlement a décidé de suivre la proposition de la Commission et n'a pas adopté d'amendements en ce qui concerne ce point.

Sanctions applicables en cas d'infraction : la position commune suit dans une large mesure l'approche de la Commission à l'égard des infractions graves. Toutefois, le Conseil s'est prononcé contre l'émission d'avertissements aux transporteurs et a décidé de laisser les États membres déterminer les mesures à prendre. L'approche à adopter pour les infractions mineures est laissée à l'appréciation des États membres. La position commune instaure également l'obligation pour l'autorité compétente de l'État membre d'établissement du transporteur de faire savoir à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel une infraction a été constatée si des sanctions ont été infligées et, le cas échéant, lesquelles. Ces informations doivent être communiquées dans les deux mois qui suivent la date à laquelle une décision définitive a été prise sur la question.

En ce qui concerne la procédure à suivre par l'État membre qui constate une infraction grave commise par un transporteur non résident, la position commune prévoit un délai de deux mois (au lieu d'un mois) pour communiquer les informations à l'État membre d'établissement. En outre, le texte ne prévoit pas d'obligation pour l'État membre d'établissement du transporteur de notifier les suites données. Le Parlement européen s'est aussi déclaré opposé à l'inclusion de dispositions concernant les infractions mineures et répétées. Par contre, il a voté en faveur d'une disposition qui fait figurer les peines d'amende parmi les sanctions possibles.

Dans sa position commune, le Conseil a repris, intégralement ou dans leur principe, les amendements proposés en ce qui concerne la modification de la définition de l'exclusion prévue pour les transports postaux et la limitation des éléments de preuve à produire pour un transport international de marchandises comportant des opérations de cabotage. Les amendements qui n'ont pas été repris dans la position commune sont les suivants:

- un considérant portant sur la relation avec la directive 92/106/CEE relative aux transports combinés;
- un ajout à la définition du "cabotage";
- la date du 1^{er} janvier 2009 comme date fixe d'application de ce règlement;
- la référence à la directive concernant le détachement de travailleurs, dont les dispositions seraient jugées applicables aux transports de cabotage;
- la possibilité, accordée aux États membres, de régir le trafic tiers.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

La Commission considère que la position commune, adoptée à la majorité qualifiée, est compatible avec les principaux objectifs de sa proposition et qu'elle peut donc la soutenir.

La position commune a intégré, tels quels ou en principe, un certain nombre des amendements adoptés par le Parlement européen, qui étaient aussi acceptables tels quels ou en principe pour la Commission. Ces amendements concernent les aspects suivants:

- la définition de l'exception relative aux transports postaux ;
- la limitation du nombre d'éléments à inclure dans les preuves qui doivent être produites pour chaque transport international ;
- la suppression de la référence au temps de travail dans les règles obligatoires applicables aux transports de cabotage ;
- l'introduction d'une procédure de sauvegarde en cas de perturbation grave due au cabotage ;
- la suppression de la référence aux infractions mineures et répétées ;
- une disposition sur les transports de cabotage dans un pays de transit.

La position commune n'a pas intégré les amendements suivants, que la Commission jugeait acceptables en principe ou moyennant reformulation:

- un considérant qui fait référence à la directive 92/106/CEE sur le transport combiné ;
- l'utilisation plus précise de la notion de «temporaire» ;
- la possibilité d'imposer une amende à titre de sanction ;
- la fixation de la date d'application au 1^{er} janvier 2009; la position commune prévoit que le règlement soit applicable 24 mois après son entrée en vigueur.

D'autres amendements, jugés non acceptables par la Commission, n'ont pas été inclus dans la position commune:

- la poursuite de la libéralisation du marché du cabotage ;
- l'autorisation des transports de cabotage après déchargement partiel ;
- l'autorisation d'une coopération renforcée entre certains États membres sur la question du cabotage ;
- la référence à la directive sur le détachement de travailleurs parmi les règles applicables aux transports de cabotage ;
- la possibilité pour les États membres de réglementer le trafic tiers ;
- l'exigence d'un document unique pour tous les types de transport routier.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de M. Mathieu GROSCH PPE-DE, BE), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

Les principaux amendements sont les suivants :

Situation du marché : un nouveau considérant souligne que l'intégration progressive du marché unique européen devrait entraîner l'élimination des restrictions imposées à l'accès au marché intérieur des États membres. Il convient toutefois de prendre en compte l'efficacité des contrôles et l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi que l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité. La Commission devrait suivre attentivement la situation sur le marché ainsi que l'harmonisation susmentionnée et propose, le cas échéant, de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

Contrôles routiers : ceux-ci devraient être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule.

Cabotage : il est souligné que la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être définies plus précisément. La formulation de l'article sur le principe général est modifiée afin d'adapter le texte aux conditions du cabotage de transit. Un amendement précise qu'il ne doit pas être exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans l'article concernant le principe général du cabotage sont remplies.

Un considérant rappelle que le règlement devrait s'appliquer sans préjudice des dispositions concernant le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres. Les trajets nationaux par route effectués dans un État membre d'accueil qui ne font pas partie d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE entrent dans la définition du cabotage et devraient, par conséquent, être soumis aux prescriptions du règlement.

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction : les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prendront les mesures appropriées, qui peuvent revêtir la forme, si la législation nationale le prévoit, d'un avertissement, pour y donner suite.

L'État membre d'établissement doit pouvoir indiquer à l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées si des sanctions ont été infligées, au plus tard 6 semaines (et non 2 mois) après la décision définitive.

Application : les dispositions concernant le cabotage et les règles applicables aux transports de cabotage devront entrer en vigueur 6 mois après la publication du règlement.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

Le Parlement européen a adopté une résolution législative modifiant, en deuxième lecture de la procédure de codécision, la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

Les amendements sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Les principaux amendements sont les suivants :

Situation du marché : un nouveau considérant souligne que l'intégration progressive du marché unique européen devrait entraîner l'élimination des restrictions imposées à l'accès au marché intérieur des États membres. Il convient toutefois de prendre en compte l'efficacité des contrôles et l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi que l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité. La Commission devrait suivre attentivement la situation sur le marché ainsi que l'harmonisation susmentionnée et propose, le cas échéant, de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

Contrôles routiers : ceux-ci devraient être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule.

Le règlement devrait s'appliquer sans préjudice des dispositions concernant le transport aller-retour de marchandises par route dans le cadre d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE du Conseil relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres. Les trajets nationaux par route effectués dans un État membre d'accueil qui ne font pas partie d'un transport combiné tel qu'il est défini dans la directive 92/106/CEE entrent dans la définition du cabotage et devraient, par conséquent, être soumis aux prescriptions du règlement.

Le texte dispose que les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non-résident ne sont réputés conformes au règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international à destination de l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. La liste de ces preuves est énumérée dans le texte. Il ne sera pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans le règlement sont remplies.

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction : les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis une infraction prendront les mesures appropriées, qui peuvent revêtir la forme d'un avertissement, si la législation nationale le prévoit, pour y donner suite.

L'État membre d'établissement devra indiquer à l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées si des sanctions ont été infligées, au plus tard 6 semaines après la décision définitive.

Application : les dispositions concernant le cabotage et les règles applicables aux transports de cabotage entreront en vigueur 6 mois après la publication du règlement.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

Après plusieurs mois de négociations sous présidence tchèque, le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord sur un compromis en deuxième lecture, en particulier concernant la définition du cabotage.

La Commission accepte les amendements de compromis adoptés le 23 avril 2009 par le Parlement européen au terme de la deuxième lecture pour confirmer cet accord et elle modifie sa proposition en conséquence.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

OBJECTIF : offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté (paquet transports routiers).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (refonte).

CONTENU : le Conseil a adopté trois règlements visant à moderniser, à remplacer et à fusionner les dispositions applicables aux transporteurs par route et régissant les marchés du transport par route, à la suite d'un accord conclu avec le Parlement européen en deuxième lecture, dans le cadre de la procédure de codécision. Ces règlements concernent :

- l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- [l'accès à la profession de transporteur par route;](#)
- [l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.](#)

Le présent règlement vise à simplifier et à harmoniser davantage les règles en vigueur en consolidant et en fusionnant les règlements n° 881/92 et 3118/93 et la directive 2006/94/CE concernant l'accès au marché du transport par route. Il vise principalement à éliminer l'incertitude juridique pour les routiers de la Communauté et à adapter la législation aux besoins du marché.

Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

Licence communautaire : les transports internationaux doivent être exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur. Les transporteurs auront l'obligation de conserver à bord de chacun de leurs véhicules une copie certifiée conforme de la licence communautaire afin de permettre aux autorités de contrôle de procéder à leurs vérifications plus aisément et efficacement, en particulier en dehors de l'État membre d'établissement du transporteur. À cette fin, le règlement établit des prescriptions plus précises en ce qui concerne les modalités de présentation et les autres caractéristiques de la licence communautaire et des copies certifiées conformes.

Les contrôles routiers devraient être effectués sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du transporteur par route ou sur le pays d'établissement du transporteur par route ou d'immatriculation du véhicule.

Cabotage : tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, doit être admis, aux conditions fixées par le

règlement, à effectuer des transports de cabotage. Il est prévu d'autoriser trois opérations de cabotage dans un délai de sept jours, à la suite d'un trajet international. Ces opérations peuvent aussi être réalisées dans des États membres de transit pour autant qu'elles soient limitées à un transport par État membre traversé dans un délai de trois jours.

Le texte dispose que les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non-résident ne sont réputés conformes au règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international à destination de l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite. La liste de ces preuves est énumérée dans le texte. Il ne sera pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans le règlement sont remplies.

Procédure de sauvegarde: en cas de perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée, due à l'activité de cabotage ou aggravée par celle-ci, tout État membre pourra saisir la Commission en vue de l'adoption de mesures de sauvegarde en lui communiquant les renseignements nécessaires et les mesures qu'il envisage de prendre à l'égard des transporteurs résidents.

Par « perturbation grave du marché des transports nationaux à l'intérieur d'une zone géographique déterminée », il faut entendre l'existence, sur ce marché, de problèmes spécifiques à celui-ci, de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande, impliquant une menace pour la stabilité financière et la survie d'un nombre important de transporteurs.

La Commission examinera la situation et décidera, dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande de l'État membre, s'il y a lieu ou non de prendre des mesures de sauvegarde et, le cas échéant, les arrêtera. Ces mesures pourront aller jusqu'à exclure temporairement la zone concernée du champ d'application du règlement. Les mesures arrêtées conformément à cette disposition resteront en vigueur pendant une période n'excédant pas six mois, renouvelable une fois dans les mêmes limites de validité.

Si la Commission décide d'arrêter des mesures de sauvegarde concernant un ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés seront tenues de prendre des mesures de portée équivalente à l'égard des transporteurs résidents et devront en informer la Commission.

Sanctions infligées par l'État membre d'établissement en cas d'infraction : les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis une infraction grave prendront les mesures appropriées, qui peuvent revêtir la forme d'un avertissement, si la législation nationale le prévoit, pour y donner suite, ce qui peut conduire, notamment au retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

En cas d'infraction grave relative à toute utilisation abusive, de quelque nature que ce soit, des attestations de conducteur, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prendront les sanctions appropriées, qui peuvent consister notamment à : i) suspendre la délivrance des attestations de conducteur; ii) retirer les attestations de conducteur; iii) subordonner la délivrance des attestations de conducteur au respect de conditions supplémentaires, de manière à en prévenir toute utilisation abusive; iv) procéder à des retraits temporaires ou définitifs de tout ou partie des copies certifiées conformes de la licence communautaire; v) procéder au retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire. Les transporteurs auront un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet.

L'État membre d'établissement devra indiquer à l'État membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées si des sanctions ont été infligées, au plus tard 6 semaines après la décision définitive.

Les États membres doivent faire en sorte que les infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports routiers qui ont été commises par des transporteurs établis sur leur territoire et ont donné lieu à l'application d'une sanction par un État membre, ainsi que les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire ou de la copie certifiée conforme de celle-ci, soient inscrits dans le registre électronique national des entreprises de transport.

Communication d'informations : tous les deux ans, les États membres devront informer la Commission du nombre de transporteurs titulaires d'une licence communautaire au 31 décembre de l'année précédente et du nombre de copies certifiées conformes correspondant aux véhicules en circulation à cette date. Ils devront également informer la Commission du nombre d'attestations de conducteur délivrées au cours de l'année civile précédente ainsi que du nombre d'attestations de conducteur en circulation le 31 décembre de ladite année.

Rapport : la Commission devra établir un rapport sur la situation du marché communautaire des transports routiers avant la fin de 2013. Ce rapport contiendra une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles, et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, ainsi qu'une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, sont tels que l'on pourrait envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris de cabotage.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/12/2009.

APPLICATION : à partir du 04/12/2011, à l'exception des règles concernant les opérations de cabotage, qui s'appliqueront à partir du 14/05/2010.

Accès au marché du transport international de marchandises par route. Refonte

Conformément au règlement (CE) n° 1072/2009 sur l'accès au marché du transport international de marchandises par route, la Commission a présenté un rapport sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne.

Ce rapport contient :

- une analyse de la situation du marché, notamment une évaluation de l'efficacité des contrôles et de l'évolution des conditions d'emploi dans la profession,
- une évaluation destinée à déterminer si les progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application, des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières ainsi que de la législation sociale et en matière de sécurité, permettent d'envisager de poursuivre l'ouverture des marchés domestiques des transports routiers, y compris

de cabotage.

Situation du marché : les principales évolutions qui affectent le marché du transport de marchandises par route depuis l'adoption du règlement (CE) n° 1072/2009 tiennent à des tendances générales comme la crise économique et les élargissements successifs de l'Union. Le rapport met en évidence les évolutions suivantes :

- bien que le secteur ait semblé se remettre lentement de la crise économique jusqu'en 2011, les volumes de transport ont de nouveau chuté depuis, dans le sillage de l'évolution du reste de l'économie ;
- d'autres tendances majeures continuent de prendre une part importante dans la définition des mouvements de transport, comme le rôle croissant des transitaires et des entreprises de logistique tierces dans la consolidation des charges et les relations contractuelles avec les transporteurs ;
- l'adoption du paquet routier de 2009 a contribué à fournir aux transporteurs et aux autorités de contrôle des normes et des critères communs pour l'accès à la profession et au marché du transport international de marchandises par route. Cependant, certaines dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 sont difficiles à appliquer, en particulier celles qui ont trait à l'établissement stable des entreprises de transport de marchandises par route et au cabotage ;
- la pénurie de chauffeurs est atténuée par la crise, mais elle demeure une source de préoccupation, en particulier en ce qui concerne les chauffeurs spécialisés. À l'avenir, cette tendance engendrera de nouvelles demandes en termes de personnel et de qualifications, dans un contexte de vieillissement de la main-d'œuvre ;
- les conditions de travail restent difficiles dans le secteur du transport de marchandises par route, où les relations contractuelles se caractérisent encore par une proportion notable de travailleurs indépendants ;
- avec la diminution des réserves de chauffeurs disponibles, les entreprises doivent réduire les niveaux élevés de parcours à vide afin de tirer le meilleur parti de leurs effectifs.

Dans ces conditions, la Commission estime que l'amélioration de l'efficacité du secteur du transport de marchandises par route devrait contribuer à renforcer la compétitivité de l'économie de l'Union dans son ensemble.

Convergence des indicateurs du marché :

Convergence graduelle des niveaux de coûts : les États membres de l'Union ont des structures de coûts différentes dans le secteur du transport de marchandises par route. Il est peu probable que les différences de coûts disparaissent entièrement, l'écart ne cessé de se réduire : 1°) les transporteurs actifs dans les transports internationaux ont à supporter des dépenses comme les redevances routières et les coûts du carburant qui s'appliquent aux utilisateurs quel que soit l'État membre de matriculation ; 2°) dans les États membres qui ont rejoint l'Union en 2004 et 2007 en particulier, la participation des chauffeurs aux transports internationaux, où les rémunérations sont traditionnellement plus élevées, a entraîné une hausse des niveaux salariaux.

La convergence graduelle des niveaux de coûts oblige les transporteurs à intensifier leur concurrence en termes d'efficacité et de qualité des services. Toutefois, la légalisation des coûts ne relève pas de la compétence de l'Union et ne fait pas partie des objectifs du marché unique.

Évolutions législatives : celles-ci ont renforcé l'harmonisation des conditions-cadres dans le secteur du transport de marchandises par route (ex : recours accru aux systèmes de redevance routière, harmonisation technique plus poussée, amélioration de la sécurité des véhicules de transport, coopération entre les États membres dans le domaine de la répression des infractions routières).

Ces évolutions limitent les risques que pourrait entraîner une augmentation de la pression concurrentielle pour la sécurité routière, notamment dans le cas d'une plus grande ouverture du marché.

La Commission estime qu'il est possible d'aller plus loin dans l'harmonisation de l'application des dispositions relatives à l'accès au marché du transport de marchandises par route, où apparaissent encore des divergences selon les États membres. En particulier, les dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009 en matière de cabotage et celles du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant l'établissement stable et effectif ne semblent pas être appliquées de manière uniforme.

Des efforts pour remédier à ces lacunes contribueront à limiter la délocalisation illicite, qui a des répercussions négatives sur la concurrence et sur les conditions de travail.

Prochaines étapes : la Commission suggère :

- de réfléchir à une nouvelle réforme visant à clarifier les dispositions relatives à l'accès au marché européen du transport de marchandises par route. Des règles plus claires serviraient de base à une culture plus forte du respect des règles et limiteraient les possibilités de fraude (aussi bien dans le domaine fiscal que social) ;
- d'assouplir les restrictions imposées en matière de cabotage, étant donné que les marchés nationaux représentent environ deux tiers des volumes de transport routier. La levée progressive de ces restrictions pourrait contribuer à réduire les charges administratives engendrées par les règles actuelles. De plus, elle permettrait de rendre le secteur du transport routier plus économique et plus efficace, puisque les parcours à vide seraient réduits, ce qui aiderait le secteur à accroître sa rentabilité et à réduire sa consommation de carburant ;
- de formuler des mesures visant à restaurer l'attractivité de la profession et à améliorer l'environnement de travail des chauffeurs. Cela passe par des mesures dans le domaine de l'application des réglementations, du contrôle et de l'atténuation de la fraude fiscale et sociale, ainsi que de l'amélioration des niveaux de formation et des compétences.
- enfin, dans tous les cas où les mesures envisagées feraient intervenir le traitement de données personnelles, cela devrait se faire dans le respect de la directive 95/46/CE sur la protection des données à caractère personnel et des dispositions nationales transposant cette directive.